



Le rapport de la commission Thévenoud : une chance pour faire entrer les taxis dans la modernité

Richard Darbera

► To cite this version:

Richard Darbera. Le rapport de la commission Thévenoud : une chance pour faire entrer les taxis dans la modernité. Transports, 2014, 485, pp.28-32. halshs-01212506

HAL Id: halshs-01212506

<https://shs.hal.science/halshs-01212506>

Submitted on 8 Oct 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Le rapport de la commission

Thévenoud : une chance pour les taxis

Article publié sous Darbéra, Richard "Le rapport de la commission Thévenoud : une chance pour les taxis", *Transports* n° 485, Mai-Juin 2014, pp. 28-32
<darbera@enpc.fr>

Une mission impossible menée à bien

1. Le 24 avril dernier le député Thomas Thévenoud a remis au Premier ministre le rapport de sa « mission de concertation Taxis – VTC ».
2. C'était une mission impossible : trouver un compromis acceptable par les taxis et par les différents acteurs impliqués dans l'offre de transports particuliers de personnes sur réservation préalable. Avec seulement deux mois alloués à cette tâche, le pronostic était plutôt pessimiste. Allait-on aboutir à une nouvelle édition du rapport Chassigneux de 2008 qui confortait l'immobilisme en inventant le concept de taxis virtuels, une manière de prétendre augmenter l'offre sans augmenter le nombre de véhicules ?
3. La principale difficulté résidait dans la grande diversité des acteurs impliqués, car si la presse nationale a généralement présenté le conflit à résoudre comme l'affrontement de deux camps : les taxis d'un côté et les voitures de tourisme avec chauffeur de l'autre (VTC), en réalité, dans chacun des deux camps, les intérêts des uns et des autres étaient fortement divergents.
4. Du côté des taxis, il faut d'abord distinguer d'une part les taxis des grandes métropoles et d'autre part les taxis des petites villes et des zones rurales. L'essentiel de l'activité de ces derniers consiste à transporter des « malades assis » aux frais de la Sécurité Sociale et, dans une moindre mesure, d'effectuer d'autres transports subventionnés. Les divergences d'intérêts entre ces deux catégories de taxis ont, par le passé, entraîné chez les syndicats représentatifs des scissions qui prévalent encore aujourd'hui.
5. Les licences de taxi sont attachées aux véhicules. Il faut donc aussi distinguer les artisans-taxis qui possèdent la licence du véhicule qu'ils conduisent eux-mêmes, des propriétaires de plusieurs licences qui font conduire leurs véhicules par des salariés ou par des locataires.
6. Le statut d'artisan taxi est suffisamment enviable pour que chaque année plus de 1600 personnes soient prêtes à déboursier entre plusieurs dizaines et plusieurs centaines de milliers d'Euros pour l'acquérir. Le statut de salarié, en revanche, l'est beaucoup moins et celui de locataire moins encore. Pour ses chauffeurs sans licence, le métier est difficile et la rémunération souvent faible. Et beaucoup d'entre eux vivent avec l'espoir d'obtenir un jour une licence gratuite qui leur permettra de rejoindre le statut d'artisans. Ils quitteront alors le camp des partisans de l'augmentation du nombre de licences pour rejoindre celui des partisans du *numerus clausus*.
7. Enfin, toujours du côté des taxis, les centraux téléphoniques de réservation de courses n'ont pas nécessairement les mêmes intérêts que les taxis qui leur sont affiliés, surtout quand ces centraux jouissent d'une position de monopole de fait sur la ville.
8. Du côté des VTC, un conflit larvé existe entre les anciennes « voitures de grande remise » et les nouveaux venus dans la profession. Pour comprendre ce conflit un petit retour en arrière est nécessaire. Dans les années 1950, il existait trois types de transport particulier de personnes : (i) les taxis, (ii) les voitures de petite remise, et (iii) le secteur quasi confidentiel des voitures de grande remise ; les deux premiers sous le contrôle du ministère de l'Intérieur, le dernier sous la responsabilité de la direction du Tourisme. À partir des années 1970 le ministère de l'Intérieur s'est employé à faire disparaître les voitures de petite remise au profit des taxis et au grand dam du ministère des Finances. En 2009, profitant de l'entrée des services du tourisme dans son giron, le ministère des Finances a modifié quelques paragraphes dans le code du tourisme pour réduire les exigences qui régissaient la grande remise et changer son nom en « voiture de tourisme avec chauffeur ». Il ressuscitait ainsi la petite remise mais cette fois hors d'atteinte du ministère de l'Intérieur.
9. L'arrivée massive de nouveaux opérateurs sous cette nouvelle dénomination a été très mal vécue par les entreprises de grande remise, peu accoutumées à la

concurrence. Pour elles, comme pour l'ensemble du secteur des taxis, c'est la situation qui prévalait avant 2009 qu'ils appellent de leurs vœux.

10. Il semble en revanche qu'il y ait une solide communauté d'intérêts entre les nouvelles entreprises de VTC et les éditeurs d'applications de mise en relations entre chauffeurs de VTC et clients. Ces entreprises opèrent en effet dans un marché où les économies d'échelle et les économies de réputation sont déterminantes. Ces entreprises sont généralement trop petites pour avoir leur propre central de réservation, et l'intérêt des éditeurs d'applications, qui leurs offrent ce service, est d'affilier le maximum de véhicules possible.

11. Trouver un compromis acceptable par un ensemble d'acteurs aussi variés avec des intérêts aussi divergents relevait de la gageure.

12. En dépit de ces difficultés, il faut saluer le rapport de la commission Thévenoud, d'abord parce que c'est la première analyse sérieuse de la problématique du transport particulier de personnes en France, ensuite, et peut-être surtout, parce qu'il offre aux taxis des opportunités pour sortir de la mentalité de citadelle assiégée dans laquelle les avaient enfermés les ministres de l'Intérieur qui se sont succédés depuis un demi-siècle. Il faut espérer qu'ils sauront saisir ces opportunités.

Faire entrer les taxis dans la modernité

13. Beaucoup de recommandations du rapport partent d'un principe qui semble une évidence à l'extérieur de nos frontières : le transport de personnes est l'affaire du ministre chargé des transports. C'est à lui qu'incombe la responsabilité de réglementer ce secteur mais aussi le devoir de suivre son activité en se tenant informé et en informant le public.

14. Le rapport rappelle l'incapacité, faute de moyens peut-être, mais manque d'intérêt certainement, du ministère de l'Intérieur à faire remonter vers lui des informations aussi triviales que le nombre des licences de taxis dans les villes et dans les départements (p. 32). Comment prétendre réguler ce secteur dans cette ignorance ?

15. De ce point de vue, la première recommandation du rapport est emblématique. À l'exemple de New York où, comme dans les grandes villes françaises, le nombre de taxis est l'objet d'un *numerus clausus* de fait, elle propose que l'autorité responsable soit informée en temps réel de la position géo-localisée des taxis en activité et des tarifs qu'ils appliquent.

16. L'objectif assigné à cette réforme est de mettre ces informations à la disposition des développeurs d'applications mobiles de réservation de taxis. Cette mesure d'*open data* favorisera une concurrence entre ces applications au service des taxis semblable à la concurrence qui existe entre les applications au service des VTC. La concurrence incitera les développeurs d'applications à fournir les services les plus utiles aux chauffeurs de taxis comme on a pu le constater Londres où la concurrence entre Hailo et Gettaxi a plus porté sur la qualité et la diversité des services offerts aux chauffeurs, que sur les services fournis aux passagers. Le rapport insiste sur le gain potentiel pour les taxis : revaloriser l'activité de taxi en diminuant le temps passé à vide et leur donner un avantage concurrentiel indéniables sur les VTC, puisqu'étant plus nombreux, ils seraient toujours plus proches du client qui souhaiterait obtenir une voiture dans l'immédiat (p. 22).

17. Mais, de notre point de vue, l'avantage principal de cette réforme, si elle est pleinement mise en œuvre, c'est qu'elle permettra surtout aux autorités responsables d'avoir enfin une véritable information de première main sur l'activité des taxis¹. Le contrôle en sera largement facilité et, à Paris, la brigade des boers, la police spécialisée, pourra redéployer ses maigres effectifs vers des tâches plus urgentes comme la chasse aux taxis clandestins. À New York, ce dispositif a permis d'identifier plusieurs milliers de cas où des taxis avaient réglé leur taximètre sur un tarif plus élevé que celui de la zone tarifaire dans laquelle ils circulaient et plus de 600 d'entre eux ont été condamnés pour « erreur systématique » (voir encadré).

18. Comme en Europe du nord², la géo-localisation automatique des taxis en activité pourrait devenir une condition de leur accès au marché du transport de malades assis et aux autres marchés de transports subventionnés. Elle permettrait aux

¹ On se souvient que les seules données chiffrées figurant dans le report du préfet Chassigneux lui avaient été complaisamment fournies par G7. C'est ce que les économistes appellent un cas de capture du régulateur par le régulé.

² Darbéra, Richard, "Marchés publics de transport à la demande : recettes des hollandais et des scandinaves pour ne pas exclure les taxis". *Transports* n°477. janvier-février 2013. pp. 15-29

organismes financeurs de lutter plus efficacement contre les fraudes et d'optimiser le service.

19. Cette première proposition du rapport peut aider les taxis à franchir un pas vers la modernité et à s'affranchir, dans certaines villes, de leur dépendance à l'égard des centraux de radio-taxis. Mais il n'est pas sûr qu'elle soit accueillie avec enthousiasme par l'ensemble de la profession.

20. Les premiers perdants seraient, bien sûr, les centraux de radio-taxis qui jouissent d'une position de monopole dans certaines villes, dont Paris, et qui interdisent à leurs adhérents de s'inscrire sur d'autres plateformes (p. 21). Mais il est probable aussi que beaucoup de taxis rechigneront à laisser l'administration connaître leur activité, même si, comme à New York, elle les assure que ces informations ne sont pas transmises au fisc, sauf injonction judiciaire.

21. Le rapport propose ensuite une série de réformes qui donneront aux taxis d'autres moyens de concurrencer les VTC sur leur propre terrain :

- L'obligation d'accepter les règlements par carte bancaire, soit au moyen d'un terminal embarqué, soit par l'intermédiaire des applications de téléphonie mobile (p. 30) ;
- La suppression de la « course d'approche », une spécificité française et une aberration économique (p. 29), qui permet au taxi de « faire chauffer la gamelle » c'est à dire de faire tourner le compteur avant même que le client ne soit à bord ;
- La forfaitisation du prix des courses depuis les aéroports, une manière de rassurer les visiteurs étrangers et de décourager les taxis clandestins et leurs rabatteurs (p. 30).

22. Ces réformes sont très nettement dans l'intérêt des taxis car elles répondent à une demande pressante de leur clientèle comme le montre le sondage de l'institut BVA cité dans le rapport. On peut espérer que la profession les acceptera. Il est peu probable, en revanche, que les taxis acceptent une autre proposition du rapport : une couleur unique de carrosserie pour tous les véhicules. Ils gagneraient certes en visibilité, notamment auprès de la clientèle internationale (p. 25). Mais, pour la plupart des artisans-taxis, la revente du véhicule après trois ou quatre ans d'exploitation est une opération très rentable³. Elle le serait beaucoup moins s'il fallait repeindre ce véhicule avant la revente.

La question des licences de taxi

23. Comme l'avait fait le législateur en 1973, la commission Thévenoud propose de rendre incessibles et renouvelables périodiquement⁴, les nouvelles licences qui seront données gratuitement. Malheureusement, en 1995, le ministre de l'Intérieur de l'époque, Charles Pasqua, avait abrogé cette loi, livrant le marché de ces licences à la spéculation et à des trafics en tout genre (pp. 33 & 35), et cimentant par là même l'opposition farouche des taxis à la création de nouvelles licences. Bien sûr, il faudra attendre des décennies avant que ces nouvelles licences incessibles représentent une part significative des véhicules en circulation. En attendant, toute tentative de réforme qui risquerait d'avoir une incidence sur la valeur des licences délivrées jusqu'à présent s'attirera les foudres de leurs actuels propriétaires.

24. En témoigne l'impossibilité d'étendre les zones de prise en charge dans les agglomérations. Il faut savoir que les licences de taxi sont attachées à une « zone de prise en charge » ; le taxi n'a le droit de prendre des clients dans la rue ou en station qu'à l'intérieur de cette zone. Il s'agit généralement d'une commune et très rarement d'un regroupement de communes. Un taxi de la banlieue de Reims ou de Montpellier qui amènerait un client à la gare a l'obligation de repartir à vide vers sa banlieue, même si elle n'est située qu'à deux kilomètres.

25. La valeur de la licence dépend bien sûr du chiffre d'affaires. Les licences valent donc beaucoup plus cher dans les communes au centre des agglomérations où se trouvent les gares, les hôpitaux et la vie nocturne que dans les communes de leur périphérie, et ce d'autant plus que les taxis des centres-villes forment généralement un lobby suffisamment puissant pour dissuader la création de nouvelles licences qui accompagneraient la demande. Il y a en France, potentiellement, 36.000 zones de prise

³ C'est une des explications de la présence incongrue dans le parc des taxis parisiens de plusieurs véhicules 4x4.

⁴ Comme cela se pratique dans beaucoup de pays européens, par exemple en Allemagne où leur validité est limitée à six ans.

en charge. Il n'y en a que quelques centaines en Angleterre ou en Allemagne et il n'y a qu'une seule zone de prise en charge en Suède ou en Hollande où les taxis ont été dérégulés.

26. L'intercommunalité n'y changera sans doute rien. Le rapport rappelle que la loi du 27 janvier 2014 dans son article 62 transfère la compétence de donner les licences gratuites de taxis du maire au président des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) « compétents en matière de voirie » soit plus de 1 700 EPCI concernés. La compétence serait donc, dans la grande majorité des cas, exercée par les présidents d'EPCI. Mais un amendement a été adopté qui précise que la licence peut être « limitée à une ou plusieurs communes membres ». On devine les tensions qui ont conduit à l'adoption de cet amendement.

La gestion de l'offre de transport particulier de personnes

27. Le rapport accorde une attention particulière aux lacunes de la loi qui a donné à Atout France le rôle d'accorder les licences de VTC. A l'heure actuelle, Atout France ne sait pas combien de voitures de tourisme avec chauffeur sont en circulation, ni même combien d'entreprises travaillent effectivement dans ce secteur (p. 39). Directement inspirée du modèle anglais, la commission propose d'accorder séparément des licences, renouvelables périodiquement, pour les voitures, pour les chauffeurs et pour les entreprises, le tout sous l'autorité des préfets de région, avec l'appui des services déconcentrés du ministère chargé des transports, les DREAL.

28. La régionalisation des immatriculations de VTC peut se justifier dans la mesure où elle permettrait d'assurer une cohérence avec le régime prévu par la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI). La gestion par le ministère en charge des transports des entreprises de VTC serait cohérente avec leur activité. Mais il aurait été bon de préciser dans la proposition que les préfets agiraient bien sous l'autorité du ministre chargé des transports et non pas sous l'autorité du ministre de l'Intérieur.

29. Selon le rapport, la régionalisation de l'enregistrement des VTC permettrait aussi un meilleur suivi de leur activité (p. 42). Mais le rapport propose aussi d'élargir la commission départementale des taxis pour qu'elle devienne une commission départementale des transports légers de personnes. Cette commission présidée par le Préfet serait chargée de la discipline pour les taxis et les VTC. Elle aurait aussi un rôle d'observatoire des transports légers de personnes. La délivrance des licences de taxi serait du ressort du maire ou du président d'EPCI, sans distinction entre les communes. Le rapport ne dit pas clairement comment ces trois niveaux de décisions peuvent s'articuler pour assurer une certaine cohérence dans les politiques. Il faut espérer qu'un système sera mis en place pour assurer entre eux des échanges permanents d'informations détaillées (identité des propriétaires de licence de véhicules, de chauffeur, et d'entreprise avec un historique de leurs éventuelles infractions ou condamnations dans l'exercice du métier). Ce pourrait être l'un des rôles de l'observatoire placé auprès du ministère chargé des transports dont le rapport recommande la création (p.38).

30. Malheureusement, dans son souci compréhensible de se concilier les taxis, c'est-à-dire de protéger leur rente, le rapport fait plusieurs propositions qui, selon comment elles seront interprétées par la loi, puis par les décrets, pourraient se révéler des entraves injustifiées à l'activité des VTC.

31. Il y a tout d'abord la régionalisation de l'immatriculation des VTC. Cette mesure permettra sans doute un suivi de leur activité plus étroit que celui qu'exerçait Atout France. Mais cette régionalisation doit préserver la possibilité des entreprises de dépêcher des véhicules pour des occasions de forte demande hors de leur région, comme les anciennes grandes remises de Paris se déplaçaient par exemple à Cannes lors du festival. Il est intéressant de noter qu'en Angleterre où 150 000 *minicabs*, l'équivalent anglais des VTC opèrent à côté de 80 000 taxis, l'abolition des frontières qui cantonnent l'activité des *minicabs* est une des principales réformes proposées par la Commission des Lois [The Law Commission, 2014, p. 115].

32. La commission Thévenoud propose de revoir la formation professionnelle des chauffeurs de VTC et elle juge nécessaire de prévoir un certificat de qualification professionnelle à l'issue de cette formation. Mais, plus inquiétant, elle propose d'y ajouter un module équivalent à la capacité professionnelle en transport routier de personnes « pour garantir la bonne connaissance de la gestion de l'entreprise de transport ». Il y a là confusion des rôles. La capacité professionnelle en transport routier concerne les chefs d'entreprise qui font du « transport occasionnel » et non pas leurs chauffeurs.

33. Exiger des chauffeurs qu'ils maîtrisent le droit civil et commercial de l'entreprise, son activité financière et ses relations salariales n'a pas grand sens si ce n'est de créer des barrières à l'entrée dans la profession⁵. En Angleterre, si les conditions d'honorabilité des chauffeurs sont très strictes – casier judiciaire, relevé des contraventions, en particulier celles pour racolage – le contrôle de leur capacité à exercer la profession se limite à bien connaître la réglementation et savoir lire une carte.

34. Mais la plus antiéconomique des entraves à l'activité des VTC pourrait être l'interdiction de la « maraude électronique ». En Angleterre, une telle interdiction est impensable. La principale entreprise de *minicabs* de Londres avec près de 4 000 véhicules, Addison Lee, réalise 37 % de ses courses via son application Smartphone⁶. Il faut donc espérer que cette proposition ne sera entendue que comme une interdiction pour les éditeurs d'applications qui mettent en relations les chauffeurs de VTC et leurs clients de faire apparaître sur les Smartphones la position des véhicules disponibles. Ce serait un moindre mal, seulement la mort de deux ou trois entreprises innovantes.

Conclusion

35. Dans les pays où ils ne sont pas dérégulés, les taxis ont le monopole sur le marché des courses prises en station ou hélées dans la rue. En revanche, dans le marché des courses pré-commandées, quand il ne leur est pas interdit comme à New York, les taxis sont en concurrence avec les équivalents des VTC. En France, les taxis ont un énorme avantage dans ce second marché : ils sont beaucoup plus nombreux que les VTC. Cette densité de l'offre couplée avec le droit exclusif d'utiliser les couloirs bus, leur permet d'arriver plus tôt pour prendre la course et d'amener plus vite le client à destination. Il leur revient d'exploiter au mieux cet avantage considérable. Point n'est besoin d'ajouter des entraves à l'activité des VTC.

Références

Chassigneux [2008] Propositions de réforme de la profession de taxi et des autres transports particuliers de personnes par véhicules de moins de dix places, Rapport de Pierre Chassigneux Préfet (h), Président de Sanef, ministère de l'intérieur, Avril 2008, 26 p.+ Annexes.

The Law Commission [2014], Taxi and private hire services (LAW COM No 347), Her Majesty's Stationery Office, May 2014, 280 p.

Le projet de loi

Sans trahir le rapport de la commission, le projet de loi présenté à la mi-juin paraît moins ambitieux. Nous en analysons les dispositions les plus significatives dans un article à paraître dans *Infrastructures et Mobilité*.

Encadré : L'expérience new-yorkaise de géolocalisation des taxis

36. Depuis janvier 2008, l'autorité organisatrice des taxis de New York, la Taxi & Limousine Commission (TLC) peut suivre en temps réel l'activité des taxis jaunes de la ville. La mise en place de ce système, initié quatre ans plus tôt, a rencontré l'opposition d'une partie de la profession. Mais le système a été plébiscité par les clients et il fournit à l'autorité un outil irremplaçable pour contrôler et améliorer l'offre de transport.

37. En 2007, le maire de New York a exigé que les taxis de la ville soient tous équipés avant la fin de l'année d'un terminal appelé Taxicab Technology System ou « TTS » visant à améliorer le service des taxis. La technologie, mise au point deux ans auparavant, se compose de matériel et de logiciels qui proposent quatre « services de base » : (i) le paiement par cartes bancaires ; (ii) la messagerie texte ; (iii) la collecte automatisée de données sur le voyage pour remplacer les documents écrits à la main ; et (iv) la transmission de données telles que le suivi du voyage et d'autres

⁵ Comme en témoigne cet exemple d'épreuve de l'examen : 50 questions à choix multiples sur 100 points : temps conseillé 1 h 30 — A. L'entreprise et le droit civil et commercial 11 questions ; B. L'entreprise et son activité commerciale 2 questions ; C. L'entreprise et le cadre réglementaire de l'activité transport 11 questions ; D. L'entreprise et son activité financière 5 questions ; E. L'entreprise et ses salariés 10 questions ; F. L'entreprise et la sécurité 11 questions.

⁶ Quand ils ne roulent pas, ses véhicules payent leur stationnement sur la voie publique comme n'importe quel automobiliste londonien

communications par et pour les passagers. À cet effet, le système comprenait deux écrans tactiles un pour le chauffeur et un pour les passagers.

38. Le coût de ce dispositif, investissement compris, revient à près de 600 \$ par an, mais il est le plus souvent financé par les publicités affichées sur l'écran à la disposition des passagers.

39. Six compagnies de taxis et deux artisans-taxi avaient intenté un recours collectif (*class action*) contre la Taxi & Limousine Commission devant la Cour fédérale du district de Manhattan, affirmant que ses exigences en matière de technologie étaient une violation des droits de propriété des propriétaires des véhicules. Les plaignants faisaient également valoir que la technologie GPS portait atteinte à leur « droit fondamental à la vie privée. »

40. En réponse, les avocats de la ville avaient défendu la nouvelle technologie, en faisant valoir que le suivi des véhicules par GPS permettrait d'améliorer la capacité de la ville à aider les clients qui oublieraient des objets dans les taxis, que la messagerie texte permettrait aux autorités de communiquer avec les conducteurs en cas d'urgence, et que les écrans vidéo des passagers et des lecteurs cartes bancaires seraient un équipement précieux pour les passagers. La ville avait également fait valoir que ces exigences d'équipement en TTS faisaient partie d'un accord dans lequel la ville avait également accepté d'augmenter les tarifs. La hausse des tarifs de 26%, approuvée en 2004, avait pris effet en 2006.

41. Un juge fédéral, dans une décision de 21 pages⁷, a rejeté les allégations des plaignants et a refusé d'empêcher la ville d'appliquer les nouvelles règles.

42. Trois ans plus tard, en 2010, à la suite d'une plainte d'un passager, la Taxi & Limousine Commission a mené une enquête et a découvert que des dizaines de milliers de chauffeurs de taxi avaient actionné les commutateurs sur leurs compteurs de telle sorte qu'ils tournent sur des tarifs plus élevés que ceux de la zone dans laquelle ils circulaient.

43. La commission a déclaré qu'entre Janvier 2008 et Février 2010, un total de 21 819 chauffeurs sur les quelques 48 000 chauffeurs de la ville avaient, à 286 000 reprises, surfacturé leurs clients généralement d'environ 4 \$ ou 5 \$, ce qui, selon les estimation de la Commission cumulait à un coût total de 1,1 millions de dollars⁸. Si la somme paraît énorme, elle doit cependant être relativisée : elle représente moins de 1‰ du chiffre d'affaires des taxi dans la même période (New York Times 14 mai 2010).

44. Même si beaucoup de ces surcoûts avaient pu être imposés par inadvertance, les résultats publiés par la commission étaient assez surprenants : 88 chauffeurs avaient chacun surfacturé leurs passagers au moins 500 fois, et 545 autres chauffeurs l'avaient fait entre 50 et 499 fois.

45. Après enquête, la Taxi & Limousine Commission a révoqué les licences de 633 chauffeurs de taxi qui, selon elle, ont régulièrement facturé aux clients les tarifs plus élevés de la banlieue hors de la ville pour les voyages à l'intérieur des cinq arrondissements de la ville.

46. À l'occasion de cette affaire et des procès qui ont suivi, la commission a fait modifier le dispositif afin que le tarif pratiqué ne soit plus seulement un chiffre peu visible sur l'écran du taximètre mais apparaisse en clair sur l'écran du terminal à la disposition des passagers.

⁷ <http://c.plainsite.org/nysd/313307/37.pdf>

⁸ Taxi & Limousine Commission releases rate code 4 overcharge review findings. Press Release May 14, 2010. http://www.nvc.gov/html/tlc/downloads/pdf/press_release_05_14_10.pdf